

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan Barang

Pihak pengirim barang untuk dapat memindahkan atau mengirimkan barang-barang ke tempat lain dengan melalui jasa pengangkutan barang biasanya diawali dengan suatu perjanjian yang bernama “perjanjian pengangkutan barang”. Perjanjian pengangkutan barang merupakan perjanjian timbal balik yaitu perjanjian yang menimbulkan kewajiban pokok kepada kedua belah pihak¹². Dengan demikian, didalam perjanjian pengangkutan barang, baik pengangkut maupun pengirim barang mempunyai kewajiban pokok yang harus dilaksanakan.

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Hukum pengangkutan merupakan sebuah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan¹³.

Yang dimaksud perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pihak pengangkut dengan pengirim dan/atau penumpang yang isinya ialah, pengangkut berjanji menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang,

¹² Rahayu Hartini. 2007. *Hukum Pengangkutan*. UMM Press. Malang. Hal. 11

¹³ Ibid. Hal. 4

sedangkan pengirim dan penumpang berjanji membayar ongkos atau biaya angkutan¹⁴.

Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim/penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut tidak ada pengaturan rinci dalam undang-undang, melainkan hanya dengan pernyataan “persetujuan kehendak” sebagai salah satu unsur dalam pasal 1320 KUHPdt. Serangkaian perbuatan untuk mencapai persetujuan kehendak mengenai pengangkutan hanya terwujud melalui kebiasaan yang hidup didalam masyarakat bisnis pengangkutan. Oleh karena itu, serangkaian perbuatan tersebut perlu ditelusuri melalui proses praktik perjanjian pengangkutan niaga. Arti dari pengangkutan niaga adalah pengangkutan untuk umum dengan memungut pembayaran¹⁵.

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pengangkut dan pengirim/penumpang atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa pengantara, yaitu¹⁶ :

- a) Ekspediter untuk pengangkutan barang ;
- b) Agen perjalanan untuk pengangkutan penumpang.

¹⁴ Ibid. Hal. 11

¹⁵ Prof. Abdul Kadir Muhammad, S.H. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung. Hal. 90.

¹⁶ Loc. Cit.

Apabila perjanjian itu terjadi secara langsung, maka penawaran pihak pengangkut dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengirim/penumpang atau melalui media massa. Ini berarti pengangkut mencari sendiri muatan barang/penumpang untuk diangkut. Pada angkutan darat, pengusaha *taxi* atau *bus* kota menelusuri trayeknya mencari penumpang yang umumnya sudah menunggu. Pada angkutan perairan, kapal niaga menyinggahi pelabuhan untuk memuat barang dan/atau penumpang.

Apabila penawaran pihak pengangkut dilakukan media massa, pengangkut hanya menunggu permintaan dari pengirim dan penumpang. Pada angkutan darat, pengangkut melakukan penawaran melalui iklan, koran, radio swasta niaga, pengumuman dikantornya, sehingga pengirim/penumpang dapat memesan untuk kepentingan pengiriman atau keberangkatan. Pada angkutan perairan, pengangkut mengumumkan atau mengiklankan kedatangan dan keberangkatan kapal niaga, sehingga pengirim/penumpang dapat memesan untuk kepentingan pengirim atau keberangkatan. Pada angkutan udara, pengangkut mengumumkan daftar angkutan meliputi jenis pesawat udara, jurusan, waktu dan tarif¹⁷.

Apabila perjanjian itu terjadi secara langsung, maka penawaran pihak pengirim/penumpang dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengangkut. Ini berarti pengirim/penumpang mencari sendiri pengangkut untuknya. Hal ini terjadi setelah pengirim/penumpang dengan atau membaca

¹⁷ Ibid. Hal. 91.

pengumuman dari pengangkut. Apabila penawaran dilakukan melalui pengantara (ekspediter, agen, perjalanan), maka pengantara menghubungi pengangkut atas nama pengirim atau pengantara menghubungi penumpang atas nama pengangkut. Pengirim menyerahkan barang kepada pengantara (ekspediter) supaya diurus angkutannya¹⁸.

Perjanjian pengangkutan baru dinyatakan terjadi apabila telah dituangkan dalam surat angkutan (*vrachtbrief*). Fungsi utama surat angkutan adalah sebagai surat (alat) bukti dari perjanjian pengangkutan¹⁹. Dalam pasal 90 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang berbunyi “Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian ganti rugi dalam hal keterlambatan, memuat juga:

1. Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya ;
2. Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya ;
3. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
4. Jumlah upahan pengangkut ;
5. Tanggal ;

¹⁸ Loc. Cit.

¹⁹ Rahayu Hartini. Op Cit. Hal. 16.

6. Tanda tangan si pengirim atau ekspeditur. “Surat angkutan itu, ekspeditur harus membubuhkan dalam register hariannya”.

2. Syarat Sah Perjanjian Pengangkutan

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dapat ditafsirkan bahwa perjanjian pengangkutan dapat dikatakan sah apabila telah dibuat suatu surat pengangkutan. Hal ini antara lain dirumuskan dalam pasal 90 KUHD yang berbunyi sebagai berikut :

“Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspeditur pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian ganti rugi dalam hal keterlambatan, memuat juga :

1. Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya ;
2. Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya ;
3. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu ;
4. Jumlah upahan pengangkut ;
5. Tanggal ;
6. Tanda tangan si pengirim atau ekspeditur. “Surat angkutan itu, ekspeditur harus membubuhkan dalam register hariannya”.

Menurut pasal tersebut, dapat ditafsirkan bahwa perjanjian pengangkutan baru dapat dinyatakan sah apabila telah dituangkan dalam surat angkutan (*vrachtbrief*). Itu artinya menurut pasal ini, perjanjian pengangkutan tidak bersifat konsensual, tetapi tertulis²⁰.

²⁰ Rahayu Hartini. Op Cit. Hal. 15.

3. Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Barang

Dalam perjanjian pengangkutan akan melibatkan beberapa pihak. Pihak yang terlibat dalam perjanjian ini disebut subjek hukum pengangkutan. Pihak dalam perjanjian pengangkutan dapat dipilah menjadi 2 (dua), yaitu pihak yang secara langsung terikat pada perjanjian pengangkutan dan pihak yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan²¹.

a) Pihak yang secara langsung terikat pada perjanjian pengangkutan

1. Pihak Pengangkut

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) tidak ditemui definisi pengangkut secara umum kecuali dalam pengangkutan laut. Namun apabila dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, maka pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang²².

Didalam dunia pengangkutan, istilah pihak pengangkut memiliki dua arti, yaitu²³ :

a) *Carrier / Voerman* (Pihak pengangkut = Ekspediteur)

Carrier adalah pihak pengangkut yang membuat perjanjian dengan pengirim dan/atau penumpang. Dengan kata lain, *carrier* selalu menjadi pihak dalam perjanjian, tetapi tidak harus mengangkut sendiri obyek perjanjian pengangkutan.

²¹ Rahayu Hartini. Op Cit. Hal. 17.

²² Ibid. Hal. 18

²³ Loc. Cit.

b) *Actual Carrier / Vervoerder*

Yang dimaksud dengan *actual carrier* adalah pihak yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagai pengangkutan yang telah dipercaya oleh *carrier* dan termasuk juga orang lain yang pelaksanaannya telah dipercayakan kepadanya.

2. Pihak Pengirim

Secara umum Kitab Undang-undang Hukum Dagang juga tidak mengatur mengenai definisi pengirim, namun bila dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, maka pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan yang berjanji untuk membayar ongkos angkutan kepada pihak pengangkut, sehubungan dengan pemindahan barangnya oleh pengangkut dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan.

b) Pihak yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan

1) Penerima

Didalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri dan mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan dan dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, maka penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan tetapi termasuk juga sebagai subyek hukum pengangkutan. Kriteria penerima menurut perjanjian adalah²⁴ :

1. Perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang;

²⁴ Ibid. Hal. 23.

2. Dibuktikan dengan dokumen angkutan;
3. Dan dibayar atau tanpa membayar ongkos angkutan.

2) Ekspediteur

Menurut pasal 86 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), pengertian ekspediteur adalah orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Ekspediteur berfungsi sebagai perantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim. Ekspediteur dinyatakan sebagai subjek dalam perjanjian pengangkutan karena ia mempunyai hubungan yang erat dengan pihak pengangkut, pengirim atau penerima walaupun ia bukan merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Namun di dalam praktik pengangkutan ekspediteur membuat perjanjian tersendiri dengan pengirim yang disebut dengan perjanjian ekspedisi.

4. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Dalam perjanjian pengangkutan, pihak-pihak menetapkan kewajiban dan haknya dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang ada dan kebiasaan yang berlaku dalam pengangkutan. Di dalam perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, maka kewajiban dari pihak yang satu merupakan hak bagi pihak yang lain.

Dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 186 sampai dengan pasal 196 dijelaskan tentang hak dan kewajiban pihak pengangkut.

A. Hak dan kewajiban pengangkut

1. Hak Pengangkut

- a. Pihak pengangkut berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan ;
- b. Pihak pengangkut berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan ;
- c. Pihak pengangkut berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajibannya sesuai dengan kesepakatan ;
- d. Pihak pengangkut berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya ;
- e. Pihak pengangkut berhak menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan ;
- f. Pengangkut berhak atas ongkos atau biaya angkutan (Pasal 491 KUHD, pasal 94 Jaminan Pembayaran) ;
- g. Pengangkut berhak menolak tuntutan pihak lawan (dalam hal pengirim atau penumpang) apabila peristiwa yang menimbulkan kerugian itu disebabkan oleh (Pasal 91 KUHD) :
 - 1) Cacat pada barang itu sendiri ;

- 2) Kesalahan atau kealpaan pengirim atau ekspediter ;
- 3) Keadaan memaksa atau *overmacht* atau *force majeure*.

2. Kewajiban Pengangkut

- a. Pihak pengangkut wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan ;
- b. Pihak pengangkut wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan ;
- c. Pihak pengangkut wajib memberikan ganti rugi apabila penumpang pengirim barang atau pihak ketiga mengalami kerugian karena kesalahan pengangkut dalam melaksanakan pelayanan angkutan ;
- d. Pihak pengangkut wajib mengansuransikan tanggung jawabnya atas barang yang diangkutnya.

B. Hak dan Kewajiban Pengirim

1. Hak Pengirim

- a. Pihak pengirim berhak mendapatkan perlindungan atas penyelenggaraan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan aman dan selamat ;
- b. Pihak pengirim berhak atas alat angkutan yang layak angkut (*worthiness*) ;
- c. Di dalam pengangkutan barang, pihak pengirim berhak mendapatkan perlindungan dan keselamatan atas barang dan/atau dirinya selama

pengangkutan (sejak saat barang diterima sampai dengan saat barang diserahkan di tempat tujuan) ;

- d. Pihak pengirim berhak untuk mendapatkan ganti kerugian yang diderita oleh pengirim atau penumpang karena kelalaian pengangkut selama penyelenggaraan pengangkutan.

2. Kewajiban Pengirim

- a. Pihak pengirim wajib membayar ongkos angkutan (Pasal 491 KUHD);
- b. Pihak pengirim wajib mentaati peraturan yang berlaku untuk pengangkutan barang maupun orang.

5. Resiko dalam Perjanjian Pengangkutan Barang

Di dalam hukum perjanjian istilah resiko atau disebut juga tanggungan mempunyai pengertian khusus. Menurut Subekti, resiko adalah kewajiban memikul kerugian yang disebabkan karena suatu kejadian diluar kesalahan salah satu pihak yang mengadakan perjanjian. Persoalan resiko merupakan buntut dari wanprestasi²⁵. Sehubungan dengan persoalan resiko, resiko diatur dalam pasal 1237 KUHPdt yang berbunyi sebagai berikut :

“Dalam hal adanya perikatan untuk memberikan suatu kebendaan tertentu, kebendaan itu semenjak perikatan dilahirkan adalah atas tanggungan si berpiutang. Jika si berpiutang lalai akan menyerahkannya, maka semenjak saat kelalaian, kebendaan adalah atas tanggungan si berpiutang.”

²⁵ R. Subekti. 1985. *Hukum Perjanjian*. PT. Intermesa. Jakarta. Hal. 59.

Perkataan tanggungan dalam pasal 1237 KUHPdt sama dengan resiko. Dengan begitu, dapat disimpulkan bahwa dalam perjanjian pengangkutan untuk memberikan suatu barang tertentu sebelum barang diserahkan musnah karena peristiwa diluar kesalahan salah satu pihak, maka resiko harus dipikul oleh si berpiutang, dalam hal perjanjian pengangkutan barang yang berpiutang adalah pihak pengirim barang.

6. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan Barang

Mengenai berakhirnya perjanjian yang diatur di dalam Bab XII Buku III KUHPdt sangat diperlukan bagi kedua belah pihak, baik untuk menentukan sikap selanjutnya maupun untuk memperjelas sampai dimana batas perjanjian tersebut.

Secara umum berakhirnya perjanjian diatur dalam pasal 1381 KUHPdt terdapat 10 (sepuluh) cara berakhirnya perjanjian pada umumnya, yaitu :

1. Pembayaran ;
2. Penawaran pembayaran tunai diikuti dengan penyimpanan atau penitipan;
3. Pembaharuan hutang (novasi) ;
4. Perjumpaan hutang atau kompensasi ;
5. Pencampuran hutang ;
6. Pembebasan hutang ;
7. Musnahnya barang yang terutang ;
8. Batal atau pembatalan ;
9. Berlakunya syarat batal ;

10. Lewatnya waktu atau *verjaring*.

Dalam hal perjanjian pengangkutan barang, cara berakhirnya perjanjian tersebut yang termasuk ke dalam pasal 1381 KUHPdt adalah :

a) Pembayaran

Dalam pengangkutan barang, perjanjian pengangkutan berakhir sejak barang telah diserahkan kepada penerima sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. Apabila biaya pengangkutan belum dibayar oleh pengirim, perjanjian pengangkutan berakhir pada saat muatan barang diserahkan kepada penerima dan biaya pengangkutan dibayar di tempat yang ditentukan.

b) Musnahnya barang yang terutang

Mengenai musnahnya barang yang terutang diatur dalam pasal 1444 KUHPdt yang berbunyi sebagai berikut :

“Jika barang tertentu yang menjadi bahan perjanjian musnah, tak lagi dapat diperdagangkan atau hilang, sedemikian hingga sama sekali tak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang itu musnah atau hilang diluar kesalahan si berutang dan sebelum ia lalai menyerahkannya”.

Menurut pasal 1444 KUHPdt dapat disimpulkan bahwa jika barang tertentu yang menjadi obyek perjanjian musnah, tidak dapat lagi diperdagangkan atau hilang, maka perikatan dihapuskan. Dengan syarat musnahnya atau hilangnya barang itu di luar kesalahan si berutang (debitur) dan sebelum ia lalai menyerahkannya. Jadi menurut ketentuan tersebut,

apabila barang yang menjadi obyek musnah di luar kesalahan debitur, maka debitur tidak diwajibkan memberikan prestasi kepada kreditur²⁶.

Menurut Abdulkadir Muhammad pada umumnya, kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir, dibedakan ke dalam dua keadaan, yaitu²⁷ :

- a) Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan, dalam pengangkutan barang, di tempat tujuan yang telah disepakati.
- b) Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran adalah pemberesan kewajiban membayar ganti kerugian.

7. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Pengangkut

Ketentuan mengenai tanggung jawab dalam pengangkutan terdapat dalam pasal 468 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi sebagai berikut :

“Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut. Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkannya atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan tadi. Disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya,

²⁶ Komariah. 2008. *Hukum Perdata*. UMM Press. Malang. Hal. 207

²⁷ Abdulkadir Muhammad. 1994. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Cetakan Kedua. PT. Citra Adhitya Bakti. Bandung. Hal. 44-45.

atau cacat dari pada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya. Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipekerjakannya dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut”

Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, terdapat prinsip-prinsip tanggung jawab yang mendasarinya. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab bergantung pada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai perkembangan masyarakat) maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut atau udara).

1) Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan Barang

Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*Fault Liability*), tanggung jawab karena praduga bersalah (*Presumption of Liability*) dan tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability*)²⁸.

a. Tanggung Jawab Karena Kesalahan

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu²⁹. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur dalam pasal 1365 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum yang berbunyi sebagai berikut :

²⁸ Ibid. Hal. 37.

²⁹ Loc. Cit.

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian itu”

Sedangkan untuk aturan khusus ditentukan di dalam Undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

b. Tanggung Jawab Karena Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Menurut prinsip ini adalah pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan³⁰.

c. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu³¹.

³⁰ Rahayu Hartini. Op Cit. Hal. 41.

³¹ Ibid. Hal. 49.

Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat : *Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini*³².

Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka didalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan³³.

2) Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

Bentuk nyata dari tanggung jawab pengangkut adalah dengan memberikan ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan laba yang

³² Abdulkadir Muhammad. Op Cit. Hal. 41.

³³ Ibid. Hal. 41.

seharusnya diterima oleh pengirim namun demikian hal tersebut tidak mutlak, melainkan ada batasan-batasannya, yaitu³⁴ :

1. Kerugian tersebut merupakan kerugian yang dapat diperkirakan yang sangat layak saat timbulnya perikatan (Pasal 1247 KUHPdt)
2. Kerugian tersebut harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksananya perikatan dari perjanjian pengangkutan (Pasal 1248 KUHPdt).

Mengenai batasan tanggung jawab terhadap pengangkut terdapat dalam pasal 468 KUHD yang berbunyi sebagai berikut :

“Si pengangkut diwajibkan mengganti kerugian segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tapi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat dari pada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya”

Menurut pasal tersebut pihak pengangkut dapat terbebas dalam pemberian ganti rugi apabila pada proses pengangkutan barang terjadi suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari oleh pengangkut. Adapun pembebasan pengangkut dari pembayaran ganti kerugian, yaitu³⁵ :

- a) Cacat yang melekat pada barang / barang-barangnya sendiri.
- b) Kesalahan dan/atau kelalaian pengirim sendiri.

³⁴ Sution Usman. 1991. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta. Hal. 23.

³⁵ Loc. Cit.

c) Keadaan memaksa (Pasal 1244 KUHPdt dan Pasal 1245 KUHPdt)

B. Tinjauan Umum Tentang Wanprestasi

1. Pengertian Wanprestasi

Suatu perjanjian dapat terlaksana dengan baik apabila para pihak telah memenuhi prestasinya masing-masing seperti yang telah diperjanjikan tanpa ada pihak yang dirugikan. Tetapi adakalanya perjanjian tersebut tidak terlaksana dengan baik karena adanya wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak atau debitur. Dalam hal penelitian ini yang menjadi debitur adalah pihak pengangkut, yaitu pihak ESL EXPRESS dan yang menjadi kreditur adalah pihak pengirim barang.

Dalam membahas mengenai wanprestasi tentunya tidak bisa lepas dari masalah “pernyataan lalai” (*ingebreкке stelling*) dan kelalaian (*verzuim*). Adapun pengertian umum tentang wanprestasi adalah keadaan dimana seseorang telah lalai untuk memenuhi kewajiban yang diharuskan oleh undang-undang³⁶. Jadi Wanprestasi merupakan akibat dari pada tidak dipenuhinya perikatan hukum.

Pada dasarnya perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) hamper serupa dengan wanprestasi. Itu sebabnya dapat dikatakan, wanprestasi adalah juga merupakan ”*genius spesifik*” dari *onrechtmatige daad* seperti dirumuskan dalam pasal 1365 KUHPdata. Oleh karena itu sebagaimana juga halnya dalam *onrechtmatige daad*/perbuatan melawan hukum, yakni wanprestasi sebagai

³⁶ Komariah. Op Cit. Hal. 49.

perbuatan melawan hak kreditur, akan hilang atau terhapus atas dasar alasan *overmacht*/keadaan memaksa. Jika ketidaktepatan waktu pelaksanaan atau terdapat kurang sempurna pelaksanaan prestasi yang merugikan kreditur terjadi diluar perhitungan debitur, dalam hal seperti ini wanprestasi tidak melekat. Tidak ada dalam hal ini perbuatan melawan hukum. Kekurang tepatan waktu dan kurang patutan yang dapat di pakai sebagai dasar wanprestasi, adalah jika timbul oleh keadaan-keadaan yang benar-benar dapat diperkirakan oleh debitur. Namun untuk membenarkan keadaan diluar perkiraannya itu, debitur harus membuktikan akan adanya keadaan memaksa diluar perhitungan dan kemampuannya.

2. Bentuk-Bentuk Wanprestasi

Menurut Simanjuntak , adapun bentuk-bentuk wanprestasi yaitu³⁷ :

- 1) Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali.
- 2) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak sebagai mestinya.
- 3) Debitur melakukan prestasi, tetapi tidak tepat pada waktunya.
- 4) Debitur memenuhi prestasi, tetapi melakukan yang dilarang dalam perjanjian.

Dalam hal debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali, hal ini disebabkan karena debitur memang tidak mau berprestasi atau bisa juga disebabkan karena memang kreditur objektif tidak mungkin berprestasi lagi atau subjektif tidak ada

³⁷ P.N.H Simanjuntak,1999, *Pokok-pokok Hukum Perdata Indonesia*, Djambatan, hal. 340.

gunanya lagi untuk berprestasi³⁸. Pada peristiwa ini memang kreditur tidak bisa berprestasi lagi sekalipun mau.

Dalam hal debitur keliru berprestasi karena dalam fikiran debitur telah melaksanakan prestasi, tetapi dalam kenyataannya yang diterima oleh kreditur lain dari pada yang diperjanjikan. Debitur terlambat berprestasi maksunya adalah debitur berprestasi, objek prestasinya betul, tetapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan. Dalam hal penetapan lalai, mengingat adanya bentuk wanprestasi, maka penetapan lalai ada yang diperlukan dan ada yang tidak dibutuhkan³⁹ :

- 1) Apabila debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali maka pernyataan lalai tidak diperlukan, kreditur langsung minta ganti kerugian.
- 2) Dalam hal debitur terlambat memenuhi prestasi maka pernyataan lalai diperlukan karena debitur dianggap masih dapat berprestasi.
- 3) Kalau debitur keliru dalam memenuhi prestasi, Hoge Raad berpendapat pernyataan lalai perlu. Sedangkan, Meijers berpendapat lain, apabila karena kekeliruan debitur kemudian terjadi pemutusan perjanjian yang positif, pernyataan lalai tidak perlu. Pemutusan perjanjian yang positif adalah dengan prestasi debitur yang keliru itu menyebabkan kerugian kepada milik lain dari kreditur, Sedangkan pemutusan perjanjian yang negatif adalah dengan prestasi debitur yang keliru tidak menimbulkan kerugian pada milik lain kreditur, maka dalam hal ini maka pernyataan lalai diperlukan.

³⁸ J. Satrio, 1999, *Hukum Perikatan*, PT. Alumni, Bandung, hal. 122.

³⁹ Nasrulloh, *Wanprestasi*, <http://nasrulloh-one.blogspot.com/2009/03/wanprestasi.html>, 26 Maret 2009, diakses tanggal 5 Juni 2018

3. Akibat Wanprestasi

Akibat wanprestasi yang dilakukan oleh debitur, dapat menimbulkan kerugian bagi debitur. Akibat-akibat hukum bagi debitur yang wanprestasi ada 4 macam yaitu⁴⁰ :

- 1) Debitur diharuskan membayar ganti kerugian yang diderita oleh kreditur (pasal 1243 KUH Perdata)
- 2) Pembatalan perjanjian disertai dengan pembayaran ganti kerugian (pasal 1267 KUH Perdata)
- 3) Peralihan resiko kepada debitur sejak saat terjadinya wanprestasi(pasal 1237 ayat(2)).
- 4) Dalam pembayaran biaya perkara apabila diperkarakan dimuka hakim (pasal 181 ayat (1) HIR) .

4. Tuntutan Atas Dasar Wanprestasi

Kreditur dapat menuntut kepada debitur yang telah melakukan wanprestasi hal-hal sebagai berikut⁴¹ :

- 1) Kreditur dapat meminta pemenuhan prestasi saja dari debitur.
- 2) Kreditur dapat menuntut prestasi disertai ganti rugi kepada debitur (Pasal 1267 KUH Perdata).

⁴⁰ Simanjuntak, *op cit.* hal .341

⁴¹ Salim HS,2002, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Sinar Grafika, hal. 181.

- 3) Kreditur dapat menuntut dan meminta ganti rugi, hanya mungkin kerugian karena keterlambatan (H.R 1 November 1918).
- 4) Kreditur dapat menuntut pembatalan perjanjian.
- 5) Kreditur dapat menuntut pembatalan disertai ganti rugi kepada debitur. Ganti rugi berupa pembayaran denda.

Akibat kelalaian kreditur yang dapat dipertanggungjawabkan, yaitu:

- 1) debitur berada dalam keadaan memaksa.
- 2) beban resiko beralih untuk kerugian kreditur, dan dengan demikian debitur hanya bertanggungjawab atas wanprestasi dalam hal ada kesengajaan atau kesalahan besar lainnya.
- 3) kreditur tetap diwajibkan memberi prestasi balasan (Pasal 1602 KUH Perdata).

5. Ganti Rugi Karena Wanprestasi

Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam Buku III KUH Perdata, yang dimulai dari pasal 1243 KUHPerdata sampai dengan 1252 KUHPerdata. Ganti rugi karena wanprestasi adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada debitur yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat antara kreditur dengan debitur⁴².

Menurut pasal 1246 KUH Perdata, ganti rugi yang dapat dibebankan pada debitur yang wanprestasi adalah :

⁴² *Ibid.* hal, 181

1. Kerugian yang nyata-nyata diderita oleh kreditur yang disebut dengan *Damnun Emergens*.
2. Keuntungan yang seharusnya diperoleh yang disebut *Lucrum Cesans*.

Kedua macam ganti rugi tersebut diatas tercakup dalam pengertian biaya, rugi dan bunga⁴³ :

- 1) Biaya ialah ongkos yang telah dikeluarkan oleh kreditur dalam perjanjian.
- 2) Rugi ialah kerugian yang telah diderita oleh kreditur akibat adanya wanprestasi.
- 3) Bunga ialah keuntungan yang seharusnya diterima oleh kreditur jika tidak terjadi wanprestasi

Kreditur yang menuntut ganti rugi harus mengemukakan dan membuktikan bahwa debitur telah melakukan wanprestasi yang menimbulkan kerugian. Meskipun debitur wanprestasi, namun ganti rugi yang berupa biaya, rugi dan bunga harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut⁴⁴ :

- 1) Kerugian yang dapat diduga atau sepatutnya diduga pada waktu perikatan.
- 2) Kerugian yang merupakan akibat langsung dan serta merta dari pada wanprestasi.

⁴³ Salim HS, *op cit.* hal. 153

⁴⁴ Komariah, *op cit.* hal. 152